

DOCUMENTACIÓN PARA INICIO DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SIMPLIFICADA DEL PROYECTO PARA LA REALIZACIÓN DEL TRAMO JAIZUBIA-AMUTE (01 012F) PARA BICICLETAS Y VIANDANTES.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, los proyectos no incluidos en sus anexo I y II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a espacios protegidos Red Natural 2000 serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada.

Dado que el tramo Jaizubia-Amute para bicicletas y viandantes se proyecta en las inmediaciones de la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES 2120018 "Txingudi-Bidasoa" y de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000243 "Txingudi", se presenta la siguiente documentación de cara a que el órgano ambiental formule el informe de impacto ambiental en el que determine si el proyecto va a tener o no efectos significativos sobre el medio ambiente y sobre los elementos que motivaron la designación de esos espacios de la Red Natura 2000 y sus objetivos de conservación.

Esta documentación, de carácter preliminar, tiene el objetivo fundamental de facilitar la incorporación al proyecto, precisamente antes de que éste se redacte, de aquellos aspectos ambientales que surjan durante el análisis y consultas que tiene que hacer el órgano ambiental. En este sentido, el proyecto del tramo Jaizubia-Amute para bicicletas y viandantes contará, en todo caso, con un estudio de impacto ambiental de cara a permitir la profundización del análisis y la integración de las variables ambientales en la redacción del propio proyecto.

DEFINICION DE LAS CARACTERÍSTICAS Y UBICACIÓN DEL PROYECTO.

El vial peatonal-ciclista (ver planos) seguirá un trazado de unos 1.400 m entre la rotonda del hospital de Bidasoaldea y el barrio de Amute de forma paralela y contigua a las carreteras GI-636 y GI-638 (en sus márgenes izquierda, sentido a Hondarribia), las cuales conforman el límite sur de la ZEPA. El vial contará con una anchura de 4 m, por lo que para su construcción se plantea la ampliación de la plataforma de las propias carreteras en la casi totalidad de su trazado. Esto conformará algunos terraplenes de pequeña altura con una base máxima de 5-6 m de anchura en algún punto, y la ejecución de 3 estructuras de fábrica para atravesar las pequeñas regatas existentes.

ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.

El proyecto desarrolla el trazado recogido en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, y es la continuación lógica y natural para interconectar la pasarela peatonal-ciclista que ya se ha ejecutado en la rotonda del hospital de Bidasoaldea, con el tramo de bidegorri existente también en la margen izquierda de la intersección de Amute y de la carretera GI-638 a su paso por ese barrio.

La alternativa de plantear la conexión ciclista y peatonal por la margen derecha (sentido a Hondarribia) de las carreteras GI-636 y la GI-638 implica inconvenientes funcionales importantes al tener que atravesar el enlace existente entre esas dos carreteras y la propia intersección de Amute, sin que se haya observado que esta opción implique menores afecciones ambientales que la recogida en el PTS de Vías Ciclistas, y que ahora se propone concretamente.

EFFECTOS AMBIENTALES MÁS IMPORTANTES

Vegetación.

En la zona que ocuparía la plataforma peatonal y ciclista (unos 5.500 m²) se localizan los siguientes hábitats y formaciones vegetales principales:

- Espacios antropizados o semiantropizados: zonas urbanizadas y zonas ruderales asociadas a los bordes de las carreteras y de las zonas urbanizadas, con hábitats Eunis correspondientes a J.4.1 (Vegetación asociada a terrenos asfálticos) y J.4.2 (Redes de carreteras) y J.4.6 (Otros hábitats artificiales).
- Zonas correspondientes a jardines y parques (Habitats Eunis I.2) y a terrenos arados y huertas (Habitats Eunis I.1). Estas formaciones y las del anterior punto, representan, con mucha diferencia, el % más elevado de las distintas superficies de vegetación afectadas.
- Zonas de borde del prados pobres de siega de baja altitud (hábitat 6510).
- Entre la caseta de bombeo y la zona del colegio de Uliazpi (tramo de unos 250 m) hay pequeñas manchas de vegetación arbustiva y arbóreas que cuentan con algunos ejemplares de sauces, frenos, robles y setos de especies autóctonas, mezclados con otros ejemplares especies alóctonas (plátanos, etc.).
- En las zonas del cruce de las regatas se observan juncos, carrizos y tamarix, así como algún ejemplar de Bacharis.

Por tanto, la vegetación directamente afectada por la plataforma está ampliamente dominada por comunidades vegetales ruderales-nitrófilas ligadas a las zonas de huertas, cultivos, zonas urbanizadas, suelos removidos y vías de comunicación. En principio, y con la excepción de la muy baja afección superficial y ecotonal al hábitat 6510, no se afecta a ningún otro tipo de hábitat de interés comunitario. Asimismo, la afección a la vegetación de interés se circunscribe a algunos ejemplares arbóreos y arbustivos de especies autóctonas en situación ecogeográfica igualmente de borde, y mezclados con alóctonas.

Fauna.

Por lo que se refiere a la fauna la zona de Txingudi adquiere especial relevancia por una alta diversidad de aves existentes (fundamentalmente paseriformes -currucas, carricerín, tordal, pechiazul, escribano, etc.-, limícolas -espátula, avoceta, cigüeñuela, corregimos, avetoro, garza, garcilla, martinete, etc.-, marismañas -polluelas, buscarlas, pintojas, etc.-, acuáticas -gaviotas, cormoranes, somormujos, ánsares, etc.- y algunas rapaces migradoras -águila pescadora, aguilucho lagunero, etc.-, que cuentan con diversos grados de protección) por la disponibilidad de recursos tróficos en las zonas marismañas, aledañas a la franja por la que transcurriría la plataforma peatonal ciclista.

En el ecosistema acuático la especie más relevante es el pez espinoso, catalogado como vulnerable, que ocupa canales y pozas de algunos de los efluentes de la regata Jaizubia. La zona de Txingudi también alberga algunos núcleos poblacionales de anfibios como el sapo corredor, que está catalogado como vulnerable.

La plataforma, por su situación paralela y contigua a las carreteras existentes, y por las características y superficies de los hábitats y formaciones vegetales directamente implicadas en su trazado, no afectaría de forma significativa a ningún área de nidificación, reproducción, alimentación y/o descanso de las especies faunísticas más interesantes reseñadas.

Paisaje.

Pertenciente a la cuenca visual de Irun, se trata de un espacio ubicado en dominio geomorfológico fluvial, sobre fondo ondulado y pies vertientes, estructurado por la regata Jaizubia. Los elementos más preponderantes del paisaje circunscritos al área de

actuación son las dos carreteras y los usos existentes contiguos a estas (estación de bombeo, colegio Uliazpi), las zonas ajardinadas, los prados, los cultivos y las huertas localizadas en las inmediaciones, y la propia regata de Jaizubia y su zona marismeña.

En conjunto se trata de un entorno muy variable, de elementos rurales/naturales y urbanos, con un uso de suelo mixto, con zonas de transición. Por tanto tiene una calidad paisajística media, y una fragilidad media-baja, debido, fundamentalmente a que la presencia de las carreteras por las que transcurrirá la plataforma ciclista peatonal de forma paralela permiten su integración paisajística y la absorción de los impactos que a este respecto genera.

Espacios Protegidos.

Por lo que se refiere a la Red Natura 2000, la plataforma ciclista peatonal coincide de forma tangencial y paralela en el propio límite de la Zona Especial de Conservación ZEC ES2120018 Txingudi-Bidasoa a lo largo únicamente en 70 m de su trazado, e, igualmente de forma tangencial y paralela en el propio límite de la Zona de Especial Protección para las Aves ZEPA ES0000243 Txingudi (incluido también como humedal Ramsar) a lo largo prácticamente de todo su trazado, excepto en la zona del colegio de Uliazpi. Esta misma circunstancia se da en relación con los límites del Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales de Txingudi.

Teniendo en cuenta lo especificado en los anteriores apartados de vegetación y fauna, se considera que la plataforma ciclista peatonal no afecta de forma apreciable y significativa a ninguno de los hábitats y especies de interés comunitario que se han considerado como elementos clave de gestión de la ZEC Txingudi-Bidasoa y de la ZEPA Txingudi relacionados en el documento de medidas de conservación de esos espacios (apartado 3) y en su cartografía asociada. Por tanto, no se causaría ningún perjuicio a la integridad de esos espacios de la Red Natura 2000 en relación con los objetivos de su conservación favorable.

Únicamente al paso de 2 de las 3 regatas se afecta al dominio público marítimo terrestre.

Hidrología.

El ámbito no está incluido como acuífero en el mapa Hidrogeológico del País Vasco, y está caracterizado por una permeabilidad alta para las litologías de depósitos aluviales y aluvio-coluviales, y baja para la alternancia de margas y calizas arenosas existentes en la zona. Todo el ámbito presenta una vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos de muy baja, o baja.

Por lo que se refiere a la inundabilidad, según la cartografía de URA, excepto al ámbito del colegio Uliazpi, la mayor parte se situaría sobre zonas con un periodo de retorno de 10 años.

La red hidrológica pertenece a la subcuenca del Jaizubia, cuya superficie es de 29 km².

La plataforma atraviesa tres pequeña regatas afluentes al Jaizubia por la izquierda, cuyas cabeceras se encuentra en la zona de Zubieta. Según los datos de la red de seguimiento de las aguas superficiales de la CAPV, la masa de agua correspondiente a la regata Jaizubia se encuentra en estado ecológico bueno, es decir que sus características se desvían ligeramente de las condiciones óptimas, pero presenta deficiencias en cuanto a factores morfológicos (encauzamientos, corte por carretera, etc.).

Como se ha comentado, la plataforma ciclista-peatonal atravesará las regatas a través de 3 estructuras de fábrica.

Ruido.

En el área de estudio se detectan como fuentes sonoras más significativas las provenientes de las carreteras la GI-636 y GI-638. Debido a que la plataforma ciclista-peatonal transcurre de forma paralela y contigua a esas carreteras, los niveles sonoros son significativos.

Patrimonio Cultural.

En el área directa de actuación no se encuentran elementos del patrimonio cultural protegido.

Suelos potencialmente contaminados.

Según el inventario de suelos que soporten o han soportado instalaciones potencialmente contaminantes del suelo (Decreto 165/2008) no hay emplazamientos que se vean afectados directamente por el trazado de la plataforma ciclista-peatonal.

MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS.

Se exponen a continuación las principales medidas preventivas, correctoras o compensatorias que, según el análisis de detalle que se efectúe durante la redacción del proyecto de construcción, podrían, llegado el caso, establecerse para minimizar los impactos ambientales identificados.

Estas medidas deberán adecuarse a las características del entorno, los elementos de mayor sensibilidad identificados en el ámbito, así como a los principales impactos que se prevean.

Las medidas que preliminarmente se proponen son las siguientes:

Medidas para atenuar el impacto sobre la vegetación.

- Se jalonarán los límites de obra para impedir la afeción sobre la vegetación de zonas próximas en fase de obras.
- Se marcarán aquellos pies arbóreos que formen parte de la vegetación de interés y que pueden ser mantenidos en fase de obras.
- Se instaurarán mecanismos para impedir la colonización de especies invasoras.
- Los cruces sobre las regatas se diseñarán priorizando el mantenimiento de ejemplares de vegetación de interés.
- Se cerrará el paso de fauna a la zona de obras, a fin de evitar la afeción directa sobre ejemplares.
- Se estudiará el establecimiento de barreras para evitar el paso masivo de los usuarios de la vía ciclista peatonal a las zonas protegidas en fase de explotación.
- Se diseñará un programa de revegetación tendente a reincorporar la vegetación climática de la zona.

Medidas para atenuar el impacto paisajístico.

- El Proyecto de Construcción contará, de forma coordinada con el programa de revegetación, con un programa de restauración paisajística, donde se recojan las actuaciones contempladas para la integración de la nueva obra en el entorno, además del pliego de condiciones en las que deban desarrollarse las mismas.

Medidas para minimizar la afeción del balance de tierras.

- Las tierras de mayor capacidad se acopiarán en silos que no excedan los dos metros de altura, para evitar su compactación. Estas mismas tierras serán empleadas para la ejecución de los rellenos necesarios, cuando sea el caso.
- En caso de prolongarse la duración del acopio, estas tierras se voltearán e hidrosembrarán con las mismas especies con las que posteriormente se realizarán las actuaciones de revegetación.
- Los sobrantes generados como resultado de la ejecución del proyecto se gestionarán de acuerdo al Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de rellenos.

Medidas para atenuar el incremento del consumo de recursos y generación de residuos.

- Los residuos generados en la fase de obras se gestionarán, de forma general, de acuerdo a la Ley 10/1998, de 21 de abril.
- La recogida de residuos en obra se realizará mediante envases etiquetados, que posteriormente se depositarán en zonas previamente designadas a este uso, convenientemente impermeabilizadas, sobre solera de hormigón, bajo cubierta y de forma que se garantice la recogida selectiva de los mismos.
- Se tomarán las medidas necesarias para evitar vertidos accidentales de carburantes, aceites y otros compuestos tóxicos.

SEGUIMIENTO Y CONTROL.

Se diseñará un Plan de Vigilancia Ambiental con objeto de:

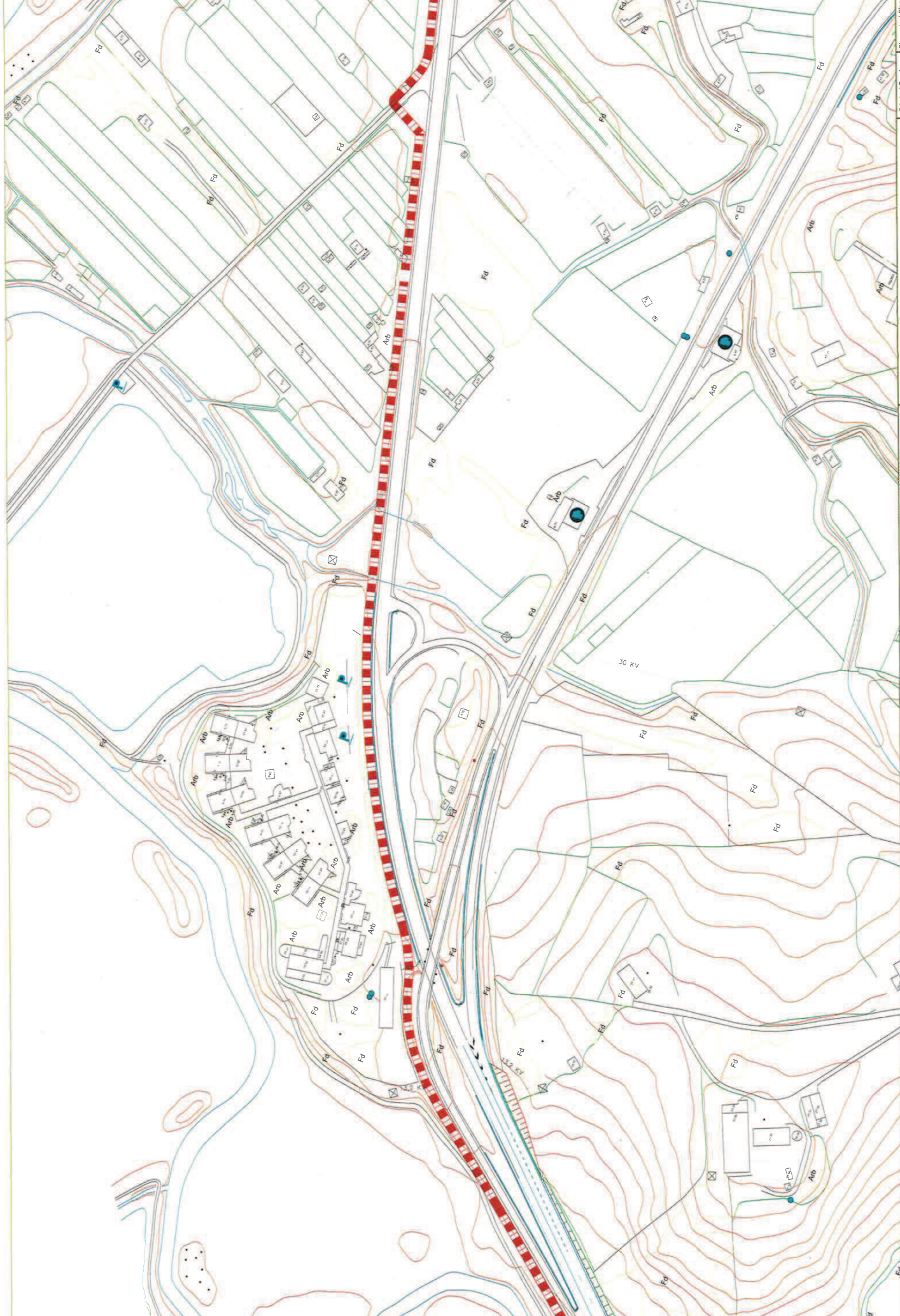
- Verificar la evolución y alcance de los impactos producidos.
- Comprobar que los impactos producidos por la obra son los previstos y a su vez detectar posibles impactos no previstos, para aplicar las medidas correctoras que se estimen precisas.
- Comprobar la adecuada implantación y la eficacia de medidas correctoras propuestas y establecer nuevas medidas en caso de que las medidas propuestas no sean suficientes.
- Asesorar a la Dirección de Obras en aspectos ambientales del proyecto.


El control ambiental de la obra la realizará a través de un técnico competente en materia ambiental, que realizará visitas periódicas. Asimismo este técnico realizará una asistencia extraordinaria en función del avance de las obras, cuando las actuaciones que se estén desarrollando así lo requieran.

Las actuaciones de control y seguimiento que compongan el mencionado Plan de Vigilancia Ambiental deberán asegurar el control de la aplicación de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental. El Programa de Vigilancia estará adaptado, por tanto, a los principales impactos identificados en la ejecución y explotación del proyecto, así como a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas para su minimización.



<p>Protektuaren izena / Título del Proyecto</p>	<p>Gakoa / Clave</p>	<p>Planoaren testuraria / Título del plano</p>	<p>Eskala / Escala</p>	<p>Plano 24. / Plano nº</p>
<p>Proiektuaren egileak / Autores del Proyecto</p> <p>HERRIEN ARTEAN ZIBIL ENGINERUAREN MAHAIKARIA</p> <p>ELIA, ING. TECNICO DE OBRAS PUBLICAS</p>	<p>IZENAREN LEHIAKORAREN IZENA</p>	<p>IZENAREN LEHIAKORAREN IZENA</p>	<p>A1:</p>	<p>Planoaren testuraria / Título del plano</p>
			<p>IZENAREN LEHIAKORAREN IZENA</p>	



 Gipuzkoako Foru Aldundia Departamentuak: Informatika, Dokumentazioa Departamentuak: Informatika, Dokumentazioa, Informatika, Dokumentazioa, Informatika, Dokumentazioa	Proiektuaren izena / Título del Proyecto Planoren izenburua / Título del plano	Eskala / Escala A1: A3:	Orria / Hoja — de —
	Proiektua onartzeko / Aprobazioa del Proyecto HERRIARTEKOTZAN ONARTUAK DAGOZLA EGIA HAZI. TEKNIKOKI ONARTUAK DAGOZLA.	IDEN-BETZINA/NOMBRE: ARELLIOS IDEN-ABIZENAK/NOMBRES: ARELLIOS	Galasa / Clave Data / Fecha



 Gipuzkoako Foru Aldundia Diputazioa Departamentu de Murgintza e Infrastruktura Vialak	Proiektuaren izena / Título del Proyecto		Calce / Cive		Proiektuaren sailak / Autoretas del Proyecto <small>REGISTRATUAK DUTENAKO TITULOAK BILUAK, BILUEN BARRUTIAK, BILUEN BARRUTIAK, BILUEN BARRUTIAK BILUEN BARRUTIAK, BILUEN BARRUTIAK</small>		Planoren izenburua / Título del plano		Eskala / Escala		Plano zk. / Plano nº	
	Data / Fecha		Data / Fecha		IEN ABIZEN/NOBRE APELLIDOS		IEN ABIZEN/NOBRE APELLIDOS		A1: A3:		Orria / Hoja de	

